

## **VERBATIM<sup>1</sup> DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

**Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte**

***Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public***

—

**09 juillet 2011**

***Pamandzi***

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

- Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et Présidente de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Zoubair ben Jacques ALONZO, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

### **MAITRISE D'OUVRAGE, DGAC (Direction générale de l'aviation civile) :**

- Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public
- Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien
- Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte
- Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte

---

<sup>1</sup> Il sera proposé dans ce verbatim une transcription écrite et une traduction en français des prises de parole et en langue shimaoré et shibushi ayant eu lieu au cours de la réunion.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

*La séance est ouverte à 16 h 30 sous la présidence d'Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.*

**Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte :** *La Présidente s'adresse d'abord à la population en shimaoré, puis en français. Pamandziens, pamandziennes, vous êtes invités à participer au débat. Il est déjà 17 h, 16 h 30, c'est ça. Voilà, donc, je vous invite à participer activement à ce débat qui vous concerne. Merci à tous et à toutes. Nouvelle intervention de la Présidente en shimaoré.*

*Quelques réglages se font entendre dans les micros.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Bonjour à toutes et à tous. Je suis MOUSTOIFA Anziza. Vous me connaissez tous. Donc je suis la Présidente de la Commission particulière de débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je laisse tout d'abord la parole à Mme le Maire de Pamandzi pour émettre un mot de bienvenue. Mme le Maire. Mme le Maire, excusez-moi, parce que nous devons à chaque fois traduire nos interventions, donc je donne peut-être la parole à M. RASTAMI rapidement, pour traduire ce que je viens de dire. Sinon on commence.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Ramlati ALI, Maire de Pamandzi :** Mesdames et Messieurs, chers Pamandziens, nous sommes là aujourd'hui à l'occasion de la première réunion de débat public qui concerne la piste longue. Pour faire un petit peu d'historique, dans les années 1930, on a eu la première piste d'atterrissage à Pamandzi. Depuis les années 1990 a commencé le débat sur une piste longue. Ça fait maintenant un petit peu plus de deux ans qu'on a commencé différentes réunions, en tout cas en ce qui me concerne, à Mayotte pour parler de cette piste et aujourd'hui on y est enfin, on demande notre avis. Le fait que ça commence à Pamandzi, à mon avis, ce n'est pas un hasard. On sait tous que la piste est à Pamandzi. Il y a eu des discussions, est-ce que la piste reste à Pamandzi ou va ailleurs ? Je crois que cette discussion est finie, maintenant on parle de la piste : quelle va être la piste ? Pamandzi plus qu'ailleurs – je ne dis pas que les autres ne sont pas concernés – mais Pamandzi est l'endroit où nous sommes actuellement et est fortement concerné par cette piste. Donc nous comptons sur vous – quand je dis nous, je parle de la municipalité – nous comptons sur vous pour que vous nous donniez votre avis devant tout le monde et c'est cet avis-là qu'on continuera à défendre. Merci à tous.

*Mme le Maire propose une traduction de son allocution en langue shimaoré. Insérer la transcription.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci Mme le Maire. Je vais maintenant vous présenter les membres présents à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

particulière du débat public. Docteur HENRY à ma droite, Mme Nadira MALECK-BERTRAND à ma gauche, M. Mohamed MOINDJIÉ au fond, M. Franck MADJID, M. ZOUBAIR et M. VAN OOST qui n'est pas là aujourd'hui. Dans le cadre de leur mission, les membres sont neutres sur le projet et indépendants.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage. Je vais les laisser donc se présenter.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public :** Bonsoir à tous. Je m'appelle Yves DEBOUVERIE et je viens de Paris, la Direction générale de l'aviation civile, pour représenter la DGAC à ce débat public. Je suis accompagné, à ma droite, de Christian MARTY qui est le directeur régional de la sécurité de l'aviation civile, pour la région de l'Océan Indien qui couvre notamment la Réunion et Mayotte. À la droite de Christian MARTY, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. Et à ma gauche, Jérôme ROSSI, qui est ingénieur au service national de l'ingénierie aéroportuaire et qui est en charge du dossier de la piste de Mayotte.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Je vous présente maintenant le programme de cette réunion. Je commencerai par vous expliquer le débat public, son fonctionnement et ses règles. Nous vous laisserons ensuite la parole pour d'éventuelles questions sur le débat public. La DGAC vous présentera ensuite le projet de piste longue, puis nous vous donnerons la parole pour poser vos questions et donner votre avis sur le projet présenté par la DGAC.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Je débute donc par la présentation du débat public et de son fonctionnement. Le débat public est une obligation légale depuis 2002 pour des projets d'infrastructure ayant un impact sur l'environnement et/ou sur l'aménagement du territoire. C'est un processus participatif en amont du projet pour éclairer le maître d'ouvrage, c'est-à-dire avant que la décision soit prise. Mais ce n'est ni un sondage ni un référendum, ce sont les arguments qui font la richesse du débat.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Le débat public a une durée de quatre mois. Il se terminera le 6 novembre, car il sera interrompu au mois d'août. Ces quatre mois permettront aux arguments, bien sûr, de mûrir et d'évoluer. Toutes les réunions seront donc forcément différentes. Ce débat fera l'objet d'un compte-rendu final et d'un bilan dans un délai de deux mois après la fin du débat, soit le 6 janvier 2012. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour indiquer publiquement les suites qu'il donne au projet. Le débat est sûr organisé par notre Commission particulière du débat public.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Comment participer au débat ? Pour participer, il faut tout d'abord s'informer. Vous pouvez vous informer sur le projet grâce au document du maître d'ouvrage. Vous l'avez tous eu sûrement puisque ça a été distribué, ça fait déjà deux ou trois jours. Donc tout le monde l'a eu. Vous pouvez également vous informer sur l'organisation du débat grâce au document de la CPDP que nous avons distribué aussi. Nous vous invitons ensuite à participer au débat. Pour cela, nous organisons 23 réunions publiques. Pour ceux qui ne souhaitent pas prendre la parole en public, vous pouvez écrire votre question ou votre avis sur le formulaire remis à l'entrée et le remettre à l'un des membres de la commission ou aux hôtes ici présentes. Donc n'hésitez pas à contacter les hôtes et les salariés de la CPDP qui sont à côté de vous. M. RASTAMI, j'ai été un peu longue, mais peut-être pour aller plus vite, pour permettre à nos...

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Vous pouvez aussi participer en rédigeant les cahiers d'acteur. Nous en avons distribués largement aussi. Ce sont des dépliants rédigés et argumentés, qui sont imprimés et diffusés, pris en charge sur le budget du débat. Enfin, vous pouvez participer sur le site Internet de la Commission – l'adresse figure sur ce papier que nous avons distribué aussi – grâce au système question/réponse. La CPDP veillera à la réactivité des réponses.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Les réunions publiques. Il y a une réunion qui a eu lieu, la réunion d'ouverture, le 1<sup>er</sup> juillet à Mamoudzou. Nous sommes à Pamandzi aujourd'hui. Donc les réunions vont se dérouler jusqu'au 6 novembre avec une interruption, comme on l'a dit tout à l'heure, au mois d'août. Nous avons prévu 17 réunions de proximité : la Commission a souhaité aller dans toutes les communes de Mayotte pour encourager la participation du plus grand nombre de citoyens. Nous prévoyons également des réunions thématiques pour approfondir certains sujets : le premier, c'est sur les impacts pour la population de Petite-Terre, les enjeux économiques, les enjeux environnementaux, le déroulement du chantier. Mais nous pourrons adapter le programme des réunions si d'autres thèmes apparaissent pendant le débat.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Les règles des réunions publiques. Ces réunions publiques doivent suivre les grandes règles du débat. Comme je l'ai annoncé, la neutralité des membres et leur indépendance par rapport au maître d'ouvrage sont des principes importants de la Commission. Les autres règles du débat sont l'équivalence : les réunions publiques sont ouvertes à tous. Le temps de parole est limité à 2 minutes pour que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer. Pour plus de clarté, merci de ne poser qu'une question à la fois. Nous essaierons de vous redonner la parole si vous en avez plusieurs.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Ensuite, il y a la transparence : les présentations sont entièrement traduites en shimaoré ou en shibushi. Tous les propos sont enregistrés et retranscrits intégralement. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Les interventions ne sont pas anonymes : nous vous remercions de vous présenter au début de votre intervention.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Et enfin l'argumentation : nous vous demandons de détailler les raisons et motifs de vos prises de position. Cette exigence s'adresse aussi bien au maître d'ouvrage qu'aux différents intervenants.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Les réunions de juillet qui sont prévues. Pour vous permettre de participer activement, nous organisons d'autres réunions en juillet. Le vendredi 15 à 16 h à la mairie de Dembeni ; à Bandré, le samedi 16 à 9 h sur le parking de la mairie ; à Dzaoudzi-Labattoir, le samedi 16 à 18 h à l'ACL de Labattoir ; à Chirongui, le vendredi 22 à 16 h au foyer ; à Boueni, le vendredi 29 à 16 h à la salle de réunion de la Mairie ; et une réunion thématique sur les impacts du projet pour la population de Petite-Terre aura lieu à la fin du mois de septembre dans un lieu qui vous sera communiqué plus tard.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Pour obtenir d'autres informations, donner votre avis ou poser une question, vous pouvez également contacter la CPDP grâce aux coordonnées indiquées sur notre document de présentation. Je vous remercie de votre attention. Vous pouvez maintenant poser vos questions sur le débat, son organisation et son fonctionnement. Merci de réserver vos questions sur le projet pour tout à l'heure, après la présentation de la DGAC.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Je passe la parole à Monsieur qui a levé... Merci.

**Soidridine TOIHRDINEI, habitant de Pamandzi** : *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : Est-ce que M. RASTAMI et M. HOULAM... Et ensuite on réserve la question à la DGAC pour tout à l'heure.

*Anziza MOUSTOIFA propose une traduction de son intervention en langue shimaoré.*

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Soidridine TOIHRDINEI* : M. Soidridine est habitant de Pamandzi, quartier Mangafouté. Il est inquiet car il a entendu dire qu'on va remblayer pour construire cette piste. Et il a constaté qu'ailleurs on a pu trouver d'autres solutions. Pourquoi ici on ne ferait pas de même. Car cette solution de mettre du remblai peut avoir des conséquences fâcheuses sur les habitants. Nous savons tous que nous avons l'un des plus beaux lagons du monde, alors pourquoi s'engager sur de tels travaux au risque de détériorer ce lagon ?

**Anziza MOUSTOIFA** : Est-ce que vous avez d'autres questions suite à mon intervention sur le débat, sur l'organisation, sinon on passe la parole à messieurs les responsables de la DGAC qui vont vous présenter rapidement le projet et ensuite vous pourrez poser toutes vos questions et participer activement à ce débat. Est-ce que vous avez d'autres questions par rapport à mon intervention ?

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : On donne la parole à Monsieur... Donnez la parole à Monsieur Ismaël devant et ensuite à Monsieur Dominique...

**Ismaël-Saïd COMBOYACOUT, habitant de Labattoir** : *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : En français rapidement et on essaie d'apporter une réponse, aussi bien moi que la DGAC.

*Proposition de traduction en français de l'intervention d'Ismaël-Saïd COMBOYACOUT* : La question qui est posée ici, c'est de savoir quel est le poids réel de ce qui va être dit ici, en sachant que, évidemment, des responsables vont aussi donner leur avis. Alors, est-ce que les discussions qui ont lieu ici vont avoir un poids de 60 %, de 80 % ou simplement de 10 % contre 90 % provenant de l'avis des autorités et de nos responsables ?

**Anziza MOUSTOIFA :** Messieurs de la DGAC, vous répondez ou j'essaie d'apporter une réponse ? Allez-y M. DEBOUVERIE.

**Yves DEBOUVERIE :** Je peux essayer de répondre. Le débat public est une obligation légale, comme la Présidente l'a dit tout à l'heure. Donc la DGAC présente un projet à la population de Mayotte. Le débat, c'est pour que tous les Mahorais qui le souhaitent puissent s'informer, poser des questions et donner leur avis, tous les Mahorais qui le souhaitent. Quelle suite sera donnée aux avis qui auront été émis pendant le débat, et bien, au bout du compte, l'État, la Direction générale de l'aviation civile, devra prendre en considération tous les avis qui ont été émis pour décider ce qui sera fait et pourquoi pas modifier le projet qui est présenté. Tout est ouvert aujourd'hui.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. La traduction rapidement et puis on passe la parole à notre collègue derrière.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Vous êtes satisfaits de la réponse, Monsieur Ismaël ? Donc nous passons la parole à M. Dominique.

**Dominique MAROT, premier Vice-président de la chambre d'agriculture de Mayotte, Président de toutes les aquacultures de l'Outre-mer français :** Messieurs Dames bonjour. J'ai des petites questions à poser. Vous m'excuserez si je parle mal. Je veux rebondir sur la question de mon collègue tout à l'heure. La première question : est-ce qu'aujourd'hui, cette campagne que vous faites... Parce que si ça dépendait des Mahorais, je pense que, à 100 %, les Mahorais voudront que cet aéroport soit construit. Aujourd'hui, il faudrait que les choses soient très claires. Vous nous dites que cet aéroport sera construit avec les avis des Mahorais. Je rebondis sur sa question : est-ce qu'aujourd'hui, nous avons 90 % de la population mahoraise qui a droit à la parole et que ce projet sera mis en route ? Parce que, je veux vous dire, il y a quatre choses dans une île : l'éducation, la santé, l'aéroport, le port. Ce sont quatre choses. Moi, je suis un exploitant. Aujourd'hui, je suis fatigué d'être la vache à lait – je précise bien et je pèse mes mots – la vache à lait d'Air Austral. Aujourd'hui, les Mahorais veulent avoir un aéroport. J'ai trente tonnes de poissons qui sont là aujourd'hui. Je n'arrive pas à les emmener à Rungis. Pourquoi ? Parce que le fret est cher. Nous en avons marre d'être la vache à lait d'une seule compagnie : Mayotte a beaucoup donné à cette compagnie. Voilà ma deuxième question. Ma troisième question, elle serait que les environnementalistes – moi, je ne les appelle pas des environnementalistes, je les appelle des intégristes parce que quelqu'un qui viendra faire quatre ans à Mayotte, il ne va pas décider de l'avenir de mes enfants et de mes petits-enfants. Ensuite, je dis aujourd'hui que nous ne pouvons pas faire d'omelette sans casser des œufs : cassons les œufs, essayons de ne pas mettre beaucoup de coquilles dans la poêle. Je suis entièrement d'accord. Mais on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs. Moi, si on me demande mon avis, il faut faire l'omelette, quel que soit le cas. Ce n'est pas pour trois dugongs et trois tortues qu'ils

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

vont foutre en l'air l'avenir des mes enfants et de mes petits-enfants. Ça, je suis clair de vous le dire. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Excusez-moi, cher collègue, pourriez-vous vous présenter ? Car tout est enregistré, les noms, les prénoms...

**Dominique MAROT :** Je m'appelle Dominique MAROT, premier Vice-président de la Chambre d'Agriculture, Président de toutes les aquacultures de l'Outre-mer français.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci cher collègue. Je demande la traduction. Puis je souhaitais quand même, s'il n'y a pas d'autres questions sur le débat, nous passons la parole à la DGAC qui nous présente le projet, les tenants et les aboutissants de ce projet et à ce moment-là, on va continuer toutes les questions. Et la DGAC apportera une réponse à l'intervention de M. Dominique. Merci pour la traduction et puis on passe la parole à la DGAC parce que je pense que toutes les questions, Messieurs de la DGAC, vont porter sur la piste. Voilà le débat. Allez-y M. RASTAMI.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des interventions précédentes.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Je passe tout de suite la parole à M. DEBOUVERIE pour présenter le projet. Merci.

**Yves DEBOUVERIE :** On a d'abord quelques images.

*Présentation d'un diaporama.*

**Yves DEBOUVERIE :** L'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport aux besoins. Aujourd'hui, le développement de la plateforme se poursuit et une nouvelle étape est proposée : elle est prévue avec la création d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** L'objectif est de rendre possible l'élargissement de la desserte internationale de Mayotte qui est actuellement limitée à des lignes régionales. Et l'objectif est surtout de permettre des vols directs de Mayotte vers la métropole.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** La forte croissance du trafic aérien à Mayotte qui a été constatée ces dernières années rend possible au plan économique une ligne régulière Mayotte-Paris avec des vols directs, alors qu'aujourd'hui les passagers doivent passer par la Réunion, Madagascar ou le Kenya.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** La piste actuelle est trop limitée pour permettre des vols directs vers Paris, du moins que ces vols puissent décoller en toute circonstance. La piste est courte, les collines de Petite-Terre sont pénalisantes pour les avions qui décollent vers le Nord et il y a des habitations très proches du bout de piste qu'il faut protéger du souffle des réacteurs.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** L'atterrissage des avions gros porteurs venant directement de métropole est possible la plupart du temps. Récemment, vous avez vu qu'un avion de la compagnie Corsairfly, venant directement de Paris, n'a pas pu atterrir car, compte tenu des circonstances météorologiques du moment, la piste était trop courte.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** La compagnie Air Austral a décidé de lancer, à compter du 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris, trois fois par semaine. Elle utilisera pour cela un nouvel avion qui est différent de ceux qu'elle utilise actuellement, et qui a des performances opérationnelles compatibles avec la piste actuelle, sous réserve de certains aménagements.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Ainsi l'objectif de la desserte directe avec la métropole sera en très grande partie atteint sans même allonger la piste. Il s'agit là d'une avancée tout à fait importante pour le désenclavement et l'ouverture vers l'extérieur de Mayotte qui étaient très attendus.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Par ailleurs, la compagnie Corsairfly étudie, elle aussi, la possibilité de faire des vols directs de Mayotte vers Paris. Alors, dans ces conditions, pourquoi faut-il allonger la piste alors que les vols directs vont avoir lieu sans allonger la piste ?

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Et bien parce que les décollages directs vers Paris, avec le plein de passagers, ne pourront pas avoir lieu tous les jours. Dans certaines conditions météorologiques, parce qu'il y a du vent du nord ou parce que la piste est mouillée, l'avion ne pourra pas décoller avec le plein de passagers. Il devra réduire sa masse, c'est-à-dire ne

pas emporter tout le carburant nécessaire pour faire le vol direct vers Paris. Une escale intermédiaire sera nécessaire pour faire le plein de carburant et il y aura donc un retard à l'arrivée à Paris. Cette situation pourrait se produire dans environ 15 % des cas avec le nouvel avion d'Air Austral, surtout entre janvier et mars.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Par ailleurs, l'utilisation d'autres avions, moins performants, pour des vols long-courriers au départ de Mayotte ou, à l'avenir, des avions de plus grande capacité, nécessite également une piste plus longue.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Le projet de piste longue que je vous propose pour l'avenir est celui d'une piste convergente – s'il y avait les schémas, ce serait mieux – c'est-à-dire la piste oblique, construite sur le lagon, de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est qu'ils n'auront plus d'obstacle en face, dans l'axe de la piste, notamment la colline de Labattoir. Pour les habitants, ça permet d'éviter les survols à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de 2 600 m paraît être un bon compromis, car elle correspond aux besoins d'une large gamme d'avions gros porteurs pour des vols long-courriers avec le plein de passagers.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Deux scénarios sont proposés. Sur le schéma, à droite, le scénario numéro 2 prévoit la construction d'une piste rejoignant l'extrémité sud de la piste actuelle.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Et à gauche de l'écran, le scénario 1 prévoit quant à lui deux étapes. Une première étape qui consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur de piste de 2 310 m. C'est la longueur de piste nécessaire pour que le nouvel avion d'Air Austral puisse décoller avec le plein de passagers vers Paris, quelles que soient les conditions météorologiques. Elle permettrait aussi à l'avion de Corsairfly d'avoir moins de restriction pour les raisons météorologiques lorsqu'il ferait des vols directs vers la métropole. Dans la deuxième étape de ce scénario, qui viendrait ultérieurement, lorsque le besoin se ferait sentir, par exemple dix ans après la première étape, une piste convergente de 2 600 m serait construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. L'avantage du scénario de gauche par rapport au scénario de droite serait que la piste, comme vous le voyez peut-être sur les images, remonterait moins le long de côté en face des habitations de Pamandzi et est donc plus favorable pour les habitations de Pamandzi.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Le projet soulève naturellement des difficultés au plan de l'environnement. Conformément à la réglementation applicable, ce qu'on appelle l'étude d'impact devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. Cette étude d'impact sera réalisée après le débat public.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Je voudrais signaler deux points sensibles en matière d'environnement : premièrement la construction de la piste sur le lagon qui se traduit notamment, selon le scénario choisi, par une destruction d'herbiers, la modification de l'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangrove.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Et le deuxième point, c'est le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. Le volume des matériaux de remblai est très important. Ils pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre, Four à Chaux et colline de Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera source de nuisances et il faudra bien les maîtriser.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** La mise en service des vols directs de Mayotte vers la métropole, en novembre, va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet : en gros, c'est dix heures... Il faudra compter dix heures pour aller de Mayotte à Paris au lieu de quinze heures actuellement en passant par la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts de transport aérien. Mais cette baisse des coûts pourrait être compensée par le prix élevé du carburateur à Mayotte.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** La mise en service de la piste longue aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs vers la métropole, c'est-à-dire qu'ils seront moins soumis aux aléas de la météorologie. Et donc la piste longue amplifiera les avantages de temps de trajet et de tarif qui seront acquis dès cette année avec les vols directs.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

**Yves DEBOUVERIE** : À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros et donc une baisse des coûts. Elle permettra également l'ouverture à encore plus de concurrence. Toute l'économie de Mayotte pourra ainsi en profiter.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Voilà le projet qui est soumis au débat public. À l'issue de ce débat, l'État devra décider de la suite qu'il compte donner au projet en prenant en considération les avis qui auront été exprimés au cours du débat.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Le calendrier pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012 en vue d'une enquête publique qui pourrait avoir lieu fin 2012, études de mise au point en 2013 et 2014 pour un début des travaux en 2015.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Merci pour votre attention.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci M. DEBOUVERIE. Je vais laisser la parole aux citoyens. Vous nous excusez : peut-être que le débat était un peu long, mais nécessaire. Maintenant la parole est à vous. Je vais commencer par donner la parole à une dame qui est derrière, qui a demandé depuis quelques temps, ensuite la réponse à M. Dominique MAROT et puis il y a un autre Monsieur derrière. Et Madame après. Donc nous allons quand même procéder de la manière suivante. Nous allons prendre trois questions. Nous vous demandons, chers collègues, de traduire question par question. Donc traduction tout de suite après. Et ensuite nous laissons la parole à M. DEBOUVERIE ou à ses collègues de la DGAC pour vous donner la réponse attendue. Mais soyez sûrs que qu'il n'y a pas de réponse aujourd'hui, nous sommes obligés de vous donner la réponse quelques temps après, soit sur le site Internet ou lors des débats qui auront lieu. Mais nous espérons tout au moins pouvoir apporter les réponses aujourd'hui. Merci de votre attention. Nous allons donner la parole à une dame qui est derrière et qui a demandé depuis quelques temps déjà. Madame ?

**Amina HASSANI, habitante de Pamandzi** : Mme HASSANI...

**Anziza MOUSTOIFA** : Présentez-vous à chaque fois s'il vous plaît.

**Amina HASSANI** : Moi, je suis Mme HASSANI. *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

*Proposition de traduction en français de l'intervention d'Amina HASSANI :* Mme HASSANI veut avoir des réponses parce qu'elle est dans le quartier qui jouxte l'aéroport. Déjà actuellement elle, ainsi que les gens qui sont dans le quartier, a beaucoup de mal à dormir dans la journée en particulier. Ils ont des enfants, des gens malades, des gens qui font de l'hypertension. Comment est-ce qu'ils vont vivre par rapport à ces travaux qui sont annoncés, par rapport à ce projet ? Elle tient à avoir des réponses parce que déjà actuellement, c'est invivable. Elle se projette dans l'avenir et elle voudrait savoir ce qu'elle va devenir ainsi que les gens du quartier.

**Anziza MOUSTOIFA :** Donc c'est la deuxième question. Il y a eu la question de Dominique MAROT. Nous avons eu la deuxième question de Mme Amina. Ensuite nous avons un responsable de la mairie qui veut prendre la parole. Vous vous présentez et nous écoutons votre question Madame et ensuite on redonnera la parole à Monsieur derrière.

**Marianne Djouma RIDJALI, sixième adjointe de la mairie de Pamandzi :** *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Marianne Djouma RIDJALI :* Madame a une question à la suite de la première sur la question de la santé. Elle habite quartier Georges Nahouda et ça fait déjà longtemps, dix ans, qu'on parle de ce projet-là. Et à chaque fois, on parle des tortues, on parle des dugongs, on parle des plages. Mais qu'en est-il de l'homme, des gens qui habitent-là puisqu'on sait maintenant depuis longtemps que les gens qui sont dans les environs ont des problèmes d'oreilles, ont des problèmes de cœur, alors comment est-ce qu'on va faire ? Parce que dans les documents qui ont été distribués, effectivement cet aspect-là n'apparaît pas du tout. Donc, elle aussi elle tient à avoir des réponses puisque c'est elle ainsi que les autres qui vivent dans les environs.

**Anziza MOUSTOIFA :** Je passe la parole à Messieurs les responsables de la DGAC pour pouvoir apporter des réponses aux trois questions déjà posées et ensuite, nous allons reprendre les questions, Madame. Allez-y.

**Yves DEBOUVERIE :** Il y a une question sur les remblais. Est-ce qu'il n'y a pas d'autre solution que les remblais pour construire la piste longue ? Premier élément de réponse : nous avons cherché par le passé sur le territoire de Mayotte d'autres solutions qu'une piste sur le lagon. La géographie de Mayotte est quand même très montagneuse et nous n'avons pas trouvé d'endroit suffisamment dégagé pour construire une piste sur la terre. Donc c'est forcément sur la mer qu'il faut empiéter pour construire une piste. Est-ce qu'il y a une autre solution que des remblais pour construire une piste sur le lagon ? Écoutez, nous n'en connaissons pas. Il y a peut-être d'autres solutions envisageables, mais elles font les mêmes dégâts sur le lagon. La question principale, me semble-t-il, c'est qu'il faut étudier très en détail les conséquences de la création d'une piste sur le lagon, regarder ce qu'il en est de l'écoulement des eaux, regarder ce qu'il en est du corail, des herbiers, des dugongs, des tortues, tout ceci... Il y aura un impact, c'est évident, un impact défavorable, mais nous

espérons que cela reste maîtrisable. Autre question, c'est celle de la santé sur laquelle on pourrait vous montrer, pour illustrer notre propos, des courbes de bruit, telles qu'elles existent avec la piste actuelle et avec la piste future. Si on peut montrer la diapo Environnement 25.

*Présentation de diapositives.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Il y a une question. C'est la question numéro 1. Est-ce que vous pouvez apporter une réponse sur le fret ? La question de M. MAROT. Vous pouvez reprendre rapidement la question puisque c'était au début. M. MAROT, rapidement parce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir, s'il vous plaît. Vous avez deux minutes, deux minutes à chaque fois. Donc allez-y rapidement.

**Dominique MAROT :** Je disais tout à l'heure... Je reviens encore à ma question. Je disais que aujourd'hui, nous en avons marre d'être la vache à lait d'Air Austral et qu'il faudrait qu'aujourd'hui, nous trouvions des solutions. Il y a X temps que Mayotte contribue à cette compagnie : elle en abuse tout le temps, à monter ses prix. Aujourd'hui, les Mahorais ne veulent pas seulement aller à Paris. Nous avons aussi nos parents qui veulent aller à la Mecque, nous avons nos familles qui veulent aujourd'hui aller en Chine, à Bangkok. Aujourd'hui, nous voulons cette piste longue. Certes, c'est vrai que nous ne pouvons pas faire des omelettes sans casser des œufs, je le répète encore, évitons encore, mettons les coquilles à part pour que nous puissions construire cet aéroport. C'est là qu'elle est ma question : comment ça se fait qu'aujourd'hui, par coup de baguette de magique, Air Austral a trouvé un autre avion qui peut amener du monde à Paris ? Pourquoi depuis X temps il n'a jamais trouvé cette solution ? Quand on veut aujourd'hui construire cet aéroport de Mayotte, Air Austral trouve toujours une excuse ou un prétexte que ça ou ça. Aujourd'hui, nous en avons marre, il faudrait que ça cesse.

**Anziza MOUSTOIFA :** Est-ce qu'il y a un élément de réponse ou pas ?

**Yves DEBOUVERIE :** Sur la dernière question, comment se fait-il qu'Air Austral ait trouvé un nouvel avion qui permet des choses plus performantes pour rejoindre la métropole ? Cet avion est un avion très récent. Il y a encore quatre ans, cet avion n'était pas sur le marché. Donc il faut tenir compte de la modernisation des avions construits par les constructeurs aéronautiques. Sur les aspects tarif, il est incontestable que les vols directs vers la métropole vont permettre, à terme, peut-être tout de suite, des baisses de tarif. Je crois d'ailleurs qu'Air Austral avait annoncé qu'il y avait des baisses de tarif sur le fret aérien. Donc ça va dans le bon sens et la piste longue ne pourra qu'améliorer encore les choses.

**Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte :** Sur le bruit...

**Anziza MOUSTOIFA :** Une dernière réponse ?

**Jérôme ROSSI :** Oui, la réponse sur le bruit. Si on pouvait avoir la carte Environnement 25...

**Anziza MOUSTOIFA :** Juste une minute avant la dernière réponse. Je vais juste m'adresser un peu à nos... Messieurs... *Intervention en shimaoré.* Je tenais juste à remercier les notables qui étaient là et qui repartent donc, puisqu'il y a quand même une prière tout de suite. Donc, je vous redonne la parole M. ROSSI.

**Jérôme ROSSI :** Donc, il me refaudrait à nouveau la carte Environnement 25, merci. Donc cette carte représente une simulation de gêne sonore. Pour caractériser la gêne sonore, on modélise avec un trafic réel ou virtuel la gêne que les populations vont subir. Sur cette carte, c'est la situation à long terme, donc d'ici quinze ans et avec un trafic bien plus important qu'aujourd'hui si on ne faisait pas de travaux, donc en situation de référence avec la piste actuelle. Donc en vert, vous avez les courbes de gêne faible, on les appelle comme ça, c'est normalisé ; en jaune, les courbes de bruit fort, de gêne forte ; en rouge, les courbes de bruit de gêne très forte. Donc, si on ne fait rien, d'ici quinze ans, on aura des gênes caractérisées par cette carte. Si maintenant, vous pouvez me mettre la carte 26, la carte Environnement 26. Voilà. Oui, c'est ça. Donc, la qualité n'est pas très bonne, mais on s'aperçoit quand même que les courbes vertes et les courbes jaunes vont bien moins loin dans ce cas-là. C'est dû au fait que on décalera la piste de quelques dizaines de mètres dans le cas d'un scénario 1 et dû au fait que, en rallongeant la piste, on favorise les atterrissages et les mouvements depuis le lagon. En pourcentage de répartition des mouvements, on aura plus de répartition de mouvements qui viennent du lagon. Si maintenant on montre la carte 27, Environnement 27, donc c'est le scénario 1 étape 2, on voit que la gêne pour Pamandzi à long terme est bien meilleure qu'aujourd'hui. Et si on la compare au scénario 2, qui est la carte Environnement 28, voilà, on voit que le scénario 2 est plus impactant, notamment les courbes vertes : la place où l'on est aujourd'hui serait dans la courbe verte, donc dans la zone de bruit modéré.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Vous voulez traduire rapidement et puis on passe la parole parce qu'il y a beaucoup de questions.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des interventions précédentes.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Madame, vous pouvez poser votre question.

**Moinahouri MADIOUSSENI, élue municipale de Pamandzi, riveraine :** Bonsoir puisqu'il fait nuit déjà. Bonjour, bonsoir tout le monde. Alors je me présente : Mme MADIOUSSENI Moinahouri, je suis élue municipale à Pamandzi, je suis riveraine du quartier Bandrabasse [Carjavensa – orthographe ? Time code : 01'27'41], et aujourd'hui, j'interviens en qualité de riverain. Alors, je rapporte quand même les inquiétudes de cette population, cette minorité que je qualifierai aujourd'hui. La piste longue, oui – je vais essayer d'aller vite pour épuiser mes deux minutes – la piste longue, oui, mais pas au détriment d'une partie de la population laissée pour compte. Bien malheureusement, sur la trajectoire des avions, se trouvent encore des habitations, des hommes, des femmes et des enfants. Ces personnes sont bien exposées au danger aérien, aux nuisances sonores et aux effets

fatals et néfastes de l'aéroport. Tous les jours, des familles s'interrogent sur le sort, mais surtout s'inquiètent sur leur devenir, face à la problématique des atterrissages de plus en plus fréquents au-dessus de leur toit, car il ne faut pas ignorer qu'en période de vacances, le trafic aérien est plus important, soit dix vols par jour. Et vous n'êtes pas sans savoir que les avions provoquent beaucoup de nuisances sonores, un phénomène qui peut porter atteinte à la santé de l'homme. Aussi, les nuisances peuvent provoquer le stress, l'hypertension, la fatigue, la crise cardiaque, notamment chez des personnes fragiles, personnes âgées et des enfants. Certes, la piste longue est un atout pour le développement économique et touristique de l'île, mais la manière de la construire va beaucoup affecter les riverains, cette minorité invisible de la commune de Pamandzi qui n'a pas de choix, ne sachant où aller, vont subir tout simplement. Il ne serait pas opportun de trouver des réponses aux interrogations de cette population avant de démarrer des travaux. Je vais m'arrêter là en attendant votre réponse. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Une autre question puisque nous avons décidé de prendre trois questions. Il y a une dame qui a levé le doigt depuis tout à l'heure, ensuite un Monsieur qui est devant. Et ça fera déjà trois questions et ensuite on passera de ce côté-ci.

**Wardat MONJOIN, habitante de Mayotte, ingénieure en environnement pour le bureau d'étude CET :** Oui, je m'appelle Wardat, je suis ce débat public et je compte aller partout parce que c'est quelque chose d'assez important pour Mayotte. Donc je suis moi-même environnementaliste. Les enjeux environnementaux que vous avez soulevés ont toujours des mesures de compensation, de suppression et de réduction. Maintenant, j'aimerais savoir : est-ce que le dugong, il a déjà donné un revenu à Mayotte ? Parce que les enjeux environnementaux, ils ont aussi à côté des coûts environnementaux. Et je pense que dans le cas du projet, il ne va pas falloir qu'on se dévoie. Par ailleurs, par rapport aux matériaux de remblaiement, cela on peut les trouver. Ce qui est très critique, c'est plutôt le coût que ça va faire en matière d'exécution, mais de là à dire qu'on n'aura pas les matériaux... On peut les trouver même chez les voisins, partout. En tout cas, ce ne sont pas les matériaux qui vont devoir bloquer ce projet. Et autre question : on nous a donné des scénarios, malheureusement, on ne connaît pas les études techniques ni autre. En matière de scénario, je ne sais pas si on doit vraiment passer par 60 000 scénarios. Moi, je dis, seul le scénario 2 va pouvoir répondre à certaines inquiétudes, notamment des populations en matière de nuisances sonores, de risques sanitaires au niveau des impacts et autres. Et ce projet de le faire en deux étapes, ça ne va pas avancer les choses. Et en plus, ça ira plus vite et on attendra moins longtemps. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Oui, une autre question ? La traduction d'abord et puis on passe la parole à M. HASSAN.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Je donne la parole à M. Hassan et puis la DGAC va essayer de répondre aux trois questions.

**Hassan MLARAHHA, habitant de Pamandzi** : Mesdames, messieurs, bonsoir. Comme on parle beaucoup plus sur l'environnement... Hassan de Pamandzi, Hassan MLARAHHA, Pamandzi, 13 rue du Smiam. Comme on parle beaucoup plus sur l'environnement, moi j'opterais beaucoup plus sur le scénario 2. Pour de simples raisons. Ça nous laissera par rapport au scénario 1... Une augmentation de la piste vers la partie sud va éviter la suppression des bêtes dont nous parlons si souvent. En pensant au deuxième scénario, ça va permettre l'habitation des dugongs et des tortues, ça sera très important, ça laissera beaucoup plus d'espace sur la partie sud, en plus sur la partie nord, ça veut dire que ça va beaucoup protéger Pamandzi. Et je crois que ce sera une voie aussi pour le chantier, que les camions viennent par la partie nord si c'est possible, ça évitera que les véhicules passent sur Pamandzi. La deuxième chose, il serait idéal pour l'avenir de penser à l'aménagement de Pamandzi proprement dite, parce que souvenons-nous que grâce au prolongement de la piste, on a pu avoir une voie directe qui nous permet aujourd'hui ne pas être inondés en permanence, parce qu'avant la voie qui existe actuellement, Pamandzi était inondée en permanence sur la partie haute, n'en parlons pas sur la partie basse. Je pense qu'avec le scénario 2, on va pouvoir mieux apporter des solutions d'assainissement et peut-être beaucoup plus protéger Pamandzi. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Oui, je donne la parole à M. DEBOUVERIE et à ses trois collègues pour répondre aux trois questions. Et ensuite nous reprendrons d'autres questions.

**Yves DEBOUVERIE** : Alors, il y avait une question sur les nuisances dont souffre la population de Pamandzi. Il est bien certains que les nuisances sonores ne sont pas agréables pour la population de Pamandzi qui est survolée à très basse altitude par les avions, même s'il n'y a pas de vols la nuit. Je pense souvent à des riverains, à des populations qui habitent à côté de gros aéroports européens où il y a un trafic toute la nuit, c'est encore moins agréable qu'à Pamandzi. Mais c'est sûr qu'il y a des nuisances à Pamandzi et qu'il serait souhaitable qu'on trouve une solution à cela. Il me semble que les projets de piste longue qui vous sont présentés au débat public, les pistes convergentes des scénarios 1 et 2 apportent une réponse à cette problématique des nuisances sonores puisque on éloigne la piste de Pamandzi, les avions ne survoleront plus à très basse altitude les habitations de Pamandzi. Quant aux autres interventions, je crois que c'était simplement des avis en faveur du scénario 2.

**Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte** : La traduction, s'il vous plaît.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Nadira MALECK-BERTRAND** : Merci, donc nous allons reprendre des questions, trois questions. Donc la dame du fond... Oui le Monsieur... M. TOTO.

**Jacques TOTO, habitant de Pamandzi** : C'est bon, je peux y aller ? Je me présente, Jacques TOTO, je suis originaire de Petite-Terre. Je suis désolé, peut-être que les questions, que les thèmes sont récurrents. Ma question, elle va porter sur l'estimation des différents scénarios qui figurent dans la brochure qui nous a été remise. Je souhaite savoir si ces estimations ont pris en compte les contraintes environnementales, notamment dans le cadre des mesures qui vont permettre de limiter leurs impacts.

**Anziza MOUSTOIFA** : Oui, vous traduisez tout de suite et puis on passe à la deuxième question.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Une autre question derrière. Allez-y.

**Adrien MICHON, habitant de Pamandzi** : Oui, bonsoir, Adrien MICHON, citoyen pamandzien depuis plusieurs années. Voilà ma question. Le problème est qu'aujourd'hui, nous avons la possibilité de nous prononcer sur deux scénarii possibles de projets sans en connaître toutes les conséquences et les impacts. Dans les dossiers qui nous ont été remis, vous parlez de mesure, je cite, « pour éviter, réduire, voire compenser de tels impacts. » Quelles sont ces mesures ? Qu'en est-il du traitement de l'érosion, de la conversation des écosystèmes et de notre cadre de vie ? Enfin, pourquoi ne pas mener des études d'impact en amont pour que nous, Pamandziens, fassions des choix en toute connaissance de cause et de conséquence ?

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Une troisième question et on passe à la série réponse et on revient. La troisième question s'il vous plaît, derrière.

**Kamardine MCHINDRA, habitant de Pamandzi** : *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : Traduction.

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Kamardine MCHINDRA* : Il a des enfants qui sont au collège et au lycée et tout le monde sait ici que beaucoup d'accidents ont lieu sur le trajet barge-aéroport parce que les chauffeurs roulent quelques fois extrêmement vite. Donc, lui, il veut attirer l'attention sur l'aménagement de ce trajet pour

éviter que les enfants qui sont scolarisés dans ces établissements, le collège et le lycée, ne subissent pas de tels accidents.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. La parole est à la DGAC

**Jérôme ROSSI** : Concernant la première question sur le coût environnemental des mesures de réduction des impacts, ils n'ont pas encore été chiffrés pour la simple et bonne raison qu'ils n'ont pas encore été définis, mais on sait traditionnellement que ça ne remet pas en cause l'enveloppe financière d'un projet. Par contre, ça prend du temps en général de réimplanter des espèces à d'autres endroits. Concernant la deuxième question, qui est un peu complémentaire de la première, la réduction et la compensation des impacts ne sont pas à définir au stade du débat public, mais ils sont à produire pour l'étude d'impact qui est le dossier environnemental de l'enquête publique. Et c'est durant cette enquête publique que le public sera à nouveau consulté et pourra s'exprimer sur cette étude d'impact et donc sur les mesures compensatoires. Voilà.

**Yves DEBOUVERIE** : Quant à la question des accidents sur le trajet entre la barge et l'aéroport, naturellement ce n'est pas la Direction générale de l'aviation civile qui est compétente pour traiter ce genre de problèmes. Je pense que la question doit être posée aux pouvoirs publics, aux autorités responsables.

**Anziza MOUSTOIFA** : Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Traduction et puis après on passe à d'autres questions.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Je vous rappelle que vous pouvez également poser vos questions ou donner votre avis sur le formulaire distribué en début de réunion, à remettre aux hôtesses ou membres de la Commission. Donc il y a cette possibilité-là aussi. Je donne la parole aux citoyens. Allez-y.

**Elanrif BOINALI, habitant de Pamandzi** : Bonsoir, Elanrif BOINALI, habitant de Pamandzi depuis trois ans, mais originaire de la Grande-Terre, c'est une précision qui va peut-être justifier ma question. Vous avez, dans le dossier, présenté l'enveloppe estimative de ce projet, mais vous n'avez pas précisé sur quelles sources de financement. Est-ce que c'est une enveloppe déjà réservée, parce que vous savez que Mayotte a de forts besoins en ouvrages structurants. Il y a bien sûr la piste, mais il y a des priorités aussi qui se font sentir, peut-être demain un pont entre Mamoudzou et Dzaoudzi. Il y a le contournement de Mamoudzou par le haut, des retenues collinaires pour l'eau potable pour répondre à d'autres besoins. Donc, je veux dire, de plus en plus, il y aura d'autres chantiers qui vont peut-être émerger. Est-ce que, quand on va cumuler tout ça, il n'y aura pas à demander aux Mahorais ou du moins aux responsables, du moins aux autorités de l'État de faire un choix. On est dans un contexte budgétaire difficile, on sait au niveau national et international, qui ne risque pas d'évoluer. Vous prévoyez de débiter les travaux en 2015. Est-ce qu'il y a une enveloppe déjà réservée

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

ou ça risque d'être du moins remis en cause par rapport à d'autres priorités qui pourront émerger demain.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Traduction.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Avant de passer le micro, je vais m'exprimer en shimaoré parce qu'il y a des personnes qui sont là depuis quelques temps déjà et qui ne se sont pas exprimés. *Intervention en shimaoré.*

*Proposition de traduction en français de l'intervention d'Anziza MOUSTOIFA* : Mesdames et messieurs, surtout ceux qui sont là depuis le début, Mme la Présidente constate que certains veulent partir ou ont déjà commencé à partir. Alors, elle vous prie, s'il vous plaît, d'essayer de vous exprimer, même si vous n'avez pas pu prendre le micro, même si vous n'avez pas osé, mais il y a des gens ici de la CPDP qui peuvent vous passer les formulaires pour que vous puissiez donner votre avis ou carrément prendre vos avis, puisque ce sont ces avis-là qui vont remonter en métropole pour alimenter la réflexion. Donc n'hésitez surtout pas à vous adresser à ces personnes-là.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci, je passe la parole à Monsieur qui est là devant.

**Saïd Ali MNEMOI, habitant de Pamandzi** : Bonsoir Messieurs Dames. *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Allez-y pour la traduction.

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Saïd Ali MNEMOI* : Donc la question de M. Saïd Ali MNEMOI, aussi habitant de Pamandzi... On nous a montré un certain nombre de scénarios, deux scénarios. Son avis, c'est que c'est le scénario 2 qui nous apportera le plus de fruits, notamment parce que les travaux iront plus vite. Sa question : on nous a annoncé 2 600 m de piste à la fin des travaux. Est-ce que par la suite, on ne va pas nous dire que c'est trop court et qu'il faut entamer d'autres travaux ? Parce que s'il faut entamer d'autres travaux, ce sont d'autres désagréments que ça va générer.

**Anziza MOUSTOIFA** : Une dernière question et puis on passe aux réponses. Oui Madame, allez-y.

**Harimia SELIM, habitante de Pamandzi** : Bonsoir, Harimia de Pamandzi. Je viens d'arriver sur Pamandzi depuis à peine six mois. Donc j'habite sur le quartier M'zazaveri, dans l'aéroport même. Donc nous, on subit... Je rejoins tout ce qui a été dit au niveau de l'environnement et de la santé, mais je voulais aussi une précision ce soir pour savoir si nous, les riverains de l'aéroport, allons être délocalisés un jour ou pas. Si ce n'est pas possible, allez-vous trouver des solutions pour vraiment nous isoler de tous les désagréments de

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

l'aéroport ? Sachant que nos maisons sont vieilles et qu'elles tremblent à chaque fois qu'un avion décolle et que nous tremblons avec. Nous avons à chaque fois peur que les murs tombent sur nous, sur nos enfants. Est-ce que... Il y a récemment des familles qui ont été convoquées au tribunal pour savoir si un expert allait venir étudier les désagréments qui vont être causés par les travaux. D'autres familles n'ont pas été conviées. Qu'allez-vous faire si jamais ma maison à moi, ou celle d'autres, tombent avec vos travaux, si je n'ai été conviée ? Voilà.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Traduction M. HOULAM et puis on passe aux réponses.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Une dernière question. Allez-y.

**Abou M'LBROI, habitant de Pamandzi** : *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Traduction s'il vous plaît et on passe aux réponses.

*Proposition de traduction en français de l'intervention d'Abou M'LBROI* : Il revient sur les problèmes d'environnement. Lorsqu'on a construit la rocade de M'Tsapéré, est-ce qu'on s'est posé la question de savoir si on allait tuer des dugongs ou pas ? À Longoni, on a fait aussi des travaux similaires : est-ce qu'on s'est posé toutes ces questions ? À Longoni, on se rappelle qu'il y a des élevages de poissons, de la pisciculture. Est-ce que les poissons qui sont là-bas sont morts alors qu'ils sont censés être plus fragiles que les dugongs ?

**Anziza MOUSTOIFA** : La DGAC, s'il vous plaît, pour les réponses.

**Yves DEBOUVERIE** : Alors, il y avait une question sur le financement. Le financement, c'est – à-dire comment sera assuré le financement de la piste longue de Mayotte n'est pas aujourd'hui précisément défini. C'est d'ailleurs relativement logique...

**M. Rastami SPELO, traducteur de l'association Shimé** : S'il vous plaît, la partie la plus importante qui n'avait pas été traduite. La conclusion du Monsieur est qu'on doit aller de l'avant, il est impératif de construire l'aéroport. Voilà. La piste, pardon, la piste. Numéro 2, scénario 2.

**Yves DEBOUVERIE** : Donc je reviens au financement. Nous sommes actuellement à un stade du projet où, à travers le débat public, nous demandons à la population de Mayotte de donner son avis sur l'opportunité et sur les principales caractéristiques que devraient avoir la piste longue, à partir des projets que l'on soumet. Le financement n'est pas précisément défini aujourd'hui. Comment de tels chantiers sont financés habituellement sur les aéroports ? Et bien, il y a toujours une part qui est payée par les passagers, mais compte tenu de l'importance du chantier – 230 millions d'euros, c'est quand même très lourd – il est évident que les pouvoirs publics devront participer au financement de ce chantier. L'État et

le Conseil général de Mayotte ont signé, il y a quelques années, un contrat de projet qui mentionne l'engagement des deux autorités à financer la piste longue de Mayotte. Il est possible également que l'Europe participe au financement. Donc actuellement, le financement, la répartition du poids financier de la piste de Mayotte n'est pas négociée, n'est pas définie précisément. Une autre question a été posée : il y a tellement d'autres besoins de financement de grands chantiers à Mayotte : que va décider l'État et que va décider le Conseil général, puisque ce sont des décisions qui concernent à la fois l'État et le Conseil général ? Alors, écoutez, moi je défends un projet qui est la piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je ne connais pas quels sont les problèmes, les besoins financiers en matière d'assainissement à Mayotte. Je suis bien conscient qu'il y a de gros problèmes. Quelles seront les décisions des hautes autorités politiques ? Malheureusement, je ne peux pas répondre à leur place. Concernant à nouveau les problèmes de nuisances qu'occasionnent les survols, à très basse altitude, actuels au-dessus des habitations de Pamandzi, il y a un problème, c'est évident. La réponse... Une solution qui est proposée dans le cadre du dossier dont nous parlons aujourd'hui, c'est de construire une piste convergente, celle qui est construite sur le lagon, qui évite le survol à très basse altitude de Pamandzi. Et donc ça écarte un peu les nuisances.

**Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien :** Voilà, je change de micro. Concernant la question qui a été posée sur la longueur de piste de 2 600 m qui est proposée dans le projet, pour vous donner un ordre d'idée, si nous tenions cette réunion il y a vingt ans de cela, nous serions partis par rapport au projet de desserte en vols direct vers la métropole d'appareils tels qu'ils sont annoncés, sur une distance d'environ 3 000 m. tout ça pour vous dire que la technologie évolue. Yves DEBOUVERIE l'a évoqué tout à l'heure en parlant du module dont Air Austral va s'équiper très prochainement. Ce sont des avions plus modernes qui existent depuis trois, quatre ans. Actuellement les constructeurs développent d'autres modèles qui se contentent de ce type de piste. Et donc 2 600 m correspond aujourd'hui à la piste nécessaire pour assurer en vols très long-courriers à la masse considérée la desserte qui est envisagée. La durée de vie d'un avion et d'exploitation par une compagnie aérienne, c'est de l'ordre de vingt ans. Donc on voit bien que c'est un cycle qui se renouvelle. Ce qui veut dire que 2 600 m aujourd'hui, c'est ce que savent faire les avions actuels et en cours de développement. Je pense que dans vingt ans, si on se revoit, très certainement, ils pourront décoller de pistes encore plus courtes. Mais pour le moment, on en est à cette longueur et elle est suffisante par rapport à la desserte voulue.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Mais il y a une personne qui avait posé une question tout à l'heure et donc la réponse n'était pas satisfaisante et il préfère reposer sa question. C'est le but du jeu aussi. Allez-y Monsieur.

**Soidridine TOIHRDINEI :** *Intervention en shimaoré.*

**insérer la transcription en shimaoré**

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y cher collègue.

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Soidrdine TOIHRDINEI* : Pour la question qui vient d'être reposée, donc ce qu'il veut savoir, il revient dessus : est-ce qu'on ne peut pas trouver une autre solution au lieu de remblayer sur le lagon pour la construction de cette piste ?

**Anziza MOUSTOIFA** : Réponse de la DGAC et puis on passe aux séries de questions puisqu'il y en pas mal.

**Christian MARTY** : En termes de projet, la piste proposée repose sur une logique de remblai, parce que techniquement, c'est ce qui nous semble être le meilleur compromis et la meilleure solution. Certes, je pense que des exemples d'autres solutions, et vous pensez très certainement à des pistes ou à des allongements de piste sur pilotis, ça peut exister dans le monde, ça existe. Mais ce sont des conditions très particulières et très souvent où le remblai était impossible, tout simplement par des problèmes géographiques, soit par des problématiques techniques qui sont extrêmement complexes à mettre en œuvre. A priori, on ne pense pas aujourd'hui, sur le projet concernant l'allongement de la piste de Mayotte, qu'on ait besoin d'explorer d'autres techniques que celles-là.

**Anziza MOUSTOIFA** : Traduction et puis on passe aux questions.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Je passe la parole à M. le Président du Conseil général et puis à Mme le Maire et ensuite une autre question. Il y a trois séries de questions pour tout de suite. Allez-y Monsieur.

**Daniel ZAÏDANI, Président du Conseil général** : Bonsoir, Daniel ZAÏDANI, Président du Conseil général, résidant à [Sadavante – orthographe, Timecode : 02'08'19], Pamandzi. Donc, déjà en qualité de Président du Conseil général, nous souhaiterions très clairement nous engager sur le scénario 1 étape 2, déjà pour plusieurs raisons. Premièrement, parce qu'effectivement la piste est convergente, donc elle est en dehors... elle ne survole pas Pamandzi. Deuxièmement, concernant... par rapport au scénario 2, elle est plus éloignée de la rive de Pamandzi. Troisièmement, cela crée une baie ou éventuellement une marina beaucoup plus importante que le scénario 2. Et quatrièmement, le scénario 2 étape 2 permet d'avoir une piste moins pénétrante sur Pamandzi. Du coup, pour nous et au vu de son coût, cela nous permet d'avoir un coût raisonnable et d'optimiser les nuisances que les gens ont pu citer ici ou là. Pour nous, vraiment, on reste sur le scénario 1 étape 2. Concernant la longueur de la piste, de la même manière, je pense qu'on vous l'avait déjà dit, on est favorable à une piste de longueur 3 000 m, parce que si, même si effectivement les technologies permettent d'avoir des pistes de plus en plus courtes, en même temps, compte tenu du coût du pétrole et de sa flambée qui ne risque pas de se ralentir, on constate qu'il est urgent maintenant de transporter beaucoup plus de personnes en une fois. Et cela on le

voit avec le très gros porteur d'Airbus, le A380. Nous constatons qu'Air Austral en commande deux et en disposera dès 2014 en faisant de ce gros porteur une monoclasse dans le but de transporter à tarif réduit un maximum de personnes en une seule fois. Et pour ce faire, c'est plutôt une piste de 3 000 m qui serait plus requise. Donc il ne faudrait pas qu'en 2015, lorsque nous lançons notre piste, nous nous rendions compte finalement, encore une fois, on serait en retard par rapport à ce qui se fait dans la région et que le coût du billet qui est un souci premier pour les habitants de Mayotte, on ne puisse pas régler ce problème parce que... Voilà. Donc ici on est conscient que la concurrence doit venir rapidement, mais nous savons que cette concurrence reposera essentiellement, peut-être, sur cette compagnie qui est la plus structurée dans la région. Donc on ne peut pas non plus négliger son développement et ne pas prendre en compte ses évolutions. Et par rapport à tout ça, je souhaiterais, par rapport au débat qui nous réunit ici, qu'on puisse avoir vraiment des réponses claires sur les débats qui sont posés. Parce que lorsqu'effectivement la population, et ça a été évoqué à plusieurs reprises... Je pense que tout le monde, aussi bien Pamandzi qu'à Mayotte, est convaincu que la piste longue est un élément indispensable pour le développement de Mayotte. Mais par rapport à ce fait, on peut mettre en place des débats publics. Mais pour que les gens puissent participer, il faut encore qu'ils aient le sentiment que leurs voix comptent. Or, la question a été posée deux fois et la réponse a été très évasive, voire même inexistante. Donc cela peut créer des doutes sur la bonne conduite des débats futurs. En parallèle, il y a des questions...

**Anziza MOUSTOIFA** : M. le Président, excusez-moi, je vous laisse terminer rapidement. Mais vous savez que vous avez déjà passé les deux minutes. Mais on vous laisse terminer rapidement et on passe à Mme Ramlati.

**Daniel ZAÏDANI** : En parallèle, il y a également des conditions pour pouvoir... Pour que la population puisse adhérer totalement au projet, il est important que, en parallèle, toutes les solutions qui permettront de réduire les nuisances puissent être mises en place. On a évoqué très clairement des problèmes de santé, on a évoqué des problèmes de maisons fragilisées, on a évoqué des problèmes auditifs. Et jusqu'à présent, dans toutes les réponses qui ont été données, je n'ai pas entendu de réponses claires sur les engagements parallèles qui seront faits par rapport à la mise en place de cette piste longue. Il est évident qu'on ne peut pas développer des réponses franches sur l'acceptation d'un projet tel que celui-ci si, en parallèle, on ne donne pas des réponses claires sur les moyens qui seront mis pour réduire ces nuisances. On sait pertinemment qu'on est dans une départementalisation progressive et que dans cette départementalisation dit adaptée, est-ce qu'on va mettre en place les adaptations qui permettront de bénéficier des mêmes mesures que celles dont bénéficient les autres villes qui sont pénalisées par les nuisances sonores ? Donc très clairement, elle est là la question. Et en tant que Président du Conseil général, en tant que résident à Pamandzi, nous avons besoin d'avoir des réponses claires sur ces questions. Parce que, à défaut, on sait qu'on ne fera rien et ça, ça ne fera que contribuer à la nuisance. Et vous savez que lorsqu'on parle de développement de la concurrence, il est évident que les vols vont se multiplier en nocturne. Et il ne faudrait pas non plus demain qu'on nous dise

qu'on va être obligé de faire partir des avions de Mayotte à 8 h ou à 10 h du matin parce qu'on ne veut pas ouvrir l'aéroport le soir, parce qu'on ne veut pas créer de nuisances sonores, etc. On sait qu'un aéroport fonctionne matin, midi et soir et qu'en compensation, il y a toute une ribambelle d'articles qui peuvent être mis à la disposition de la population. Ça peut être des double-vitrages pris en charge par l'État. Donc on a besoin d'avoir des réponses claires sur ces questions. Merci du temps que vous m'avez accordé.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Je passe la parole à M. HOULAM et RASTAMI pour la traduction et puis Mme le Maire va intervenir.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Madame Ramlati, Maire de Pamandzi, qui a demandé la parole.

**Ramlati ALI :** Merci. Je voudrais intervenir en tant que plusieurs casquettes. Je suis le Maire de Pamandzi, certes, je suis native de Pamandzi, ayant grandi à Pamandzi, je suis toujours à Pamandzi, je suis aussi médecin de mon état. Donc, c'est dans toutes ces casquettes-là que je voudrais intervenir. À Pamandzi, on connaît aujourd'hui un quartier qui s'appelle Tunnel. Quand on va chercher le Tunnel, on ne le trouvera pas, mais c'est connu sous ce pseudonyme-là. C'était pendant la construction de la piste telle qu'on la connaît aujourd'hui qu'est né ce quartier Tunnel. Donc ma question, c'est par rapport au scénario 1, la question que je me pose et que se pose beaucoup d'entre nous : pourquoi y a-t-il deux étapes et pourquoi dix ans d'écart entre les deux étapes ? Parce que si on se souvient de la naissance de ce fameux quartier, ce n'était pas de tout repos quand on construisait cet aéroport. Donc est-ce que les Pamandziens vont devoir subir des nuisances, je ne parle même pas de l'atterrissage et de tout ce qui s'ensuit à cause des avions, mais des allers-retours des camions pour construire cet aéroport pendant le temps qu'on va le faire, et se dire que dix ans après, on va remettre ça. Ça, c'est ma première question. Deuxième question toujours par rapport à ça, vous mettez des prix : vous mettez 100 millions pour la première étape et deuxième étape, 130 millions. Mais dans dix ans, l'inflation, qu'est-ce que ça va être ? Est-ce que ça va être réellement 130 millions ? Quand on prend les deux... J'ai compris que notre Conseiller général et Président a demandé que ce soit le scénario 1 étape 2. S'il y a possibilité d'aller directement à l'étape 2, pourquoi ça ne se ferait pas directement ? Pourquoi devrions-nous attendre dix ans pour cela ? Donc c'est tout cela que j'aimerais avoir comme réponse. Et puis, de l'autre côté, on a aujourd'hui des réponses et des estimations qui nous sont données par le maître d'ouvrage lui-même : est-ce qu'on ne pourrait pas avoir d'autres experts qui nous disent autre chose ? Parce que moi comme vous – et c'est à que j'interviens comme Maire – je dis... Je choisirais le moins cher, mais est-ce qu'on n'aurait pas le droit d'avoir d'autres experts pour nous éclairer là-dessus ? Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. La traduction.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Est-ce qu'il y a d'autres questions ? On passe aux réponses ? Une dernière question et puis on passe la parole à M. DEBOUVERIE. Allez-y.

**Daniel-Martial HENRY, habitant de Mamoudzou :** Bonjour, Daniel-Martial HENRY. Je suis de Mamoudzou, mais j'avais raté la réunion de Mamoudzou. Je me suis permis de venir pour rattraper le coup. Ma question est toute simple : dans les années 80, il y a eu un membre du Conseil d'État, de son nom Yves SALESSE, qui a écrit un livre *Mayotte, l'illusion de la France*. Dans ce livre, il affirme qu'à Mayotte, il ne faudrait construire ni route, ni aéroport, ni port. Il avait pour nous un projet qui nous poussait à vivre comme à l'époque de l'homme de Cro-Magnon. Le port a été construit et Mayotte a bénéficié sous l'angle de l'environnement. Pourquoi ? Parce qu'avec le port, on a pu importer le gaz. Nous avons abandonné par exemple le charbon qui était un élément très destructeur dans notre environnement. Je fais le parallèle par rapport à l'aéroport : l'aéroport constitue pour nous un goulot d'étranglement dans notre économie. Nous pensons tous à Mayotte que notre économie doit s'appuyer sur le marché métropolitain et européen, notamment dans le tourisme. Aujourd'hui, en empêchant la construction de la piste longue, on empêche de fait le développement de fait de Mayotte. Est-ce qu'en empêchant le développement de Mayotte et en maintenant une population dans une situation de précarité durable, on ne pousse pas la population à détruire l'environnement. Ce que je demanderais en matière d'évaluation du coût de la dégradation environnementale : il ne faudrait pas se limiter seulement au projet dans son aspect limitrophe, mais il faudrait aussi faire l'évaluation dans l'ensemble de l'île. Quel serait le coût ou le manque à gagner si on ne fait pas cet aéroport, cet allongement de piste longue ? Pour me répéter, je veux tout simplement dire que si on ne fait pas cette piste longue, on ne pourrait pas préserver notre environnement, puisque en maintenant cette population dans une situation de précarité, on pousse à la dégradation. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. La traduction s'il vous plaît.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. On passe la parole à M. DEBOUVERIE et à ses collègues.

**Yves DEBOUVERIE :** M. le Président du Conseil général a évoqué des régimes d'aide financière aux riverains d'aéroport, pour les aider à insonoriser leur logement, qui existent en métropole. Il faut savoir que ces régimes existent bien, bien entendu. Ils concernent strictement en métropole la dizaine des plus gros aéroports de France : Roissy, Orly, Lyon, Marseille, Strasbourg, etc. C'est donc actuellement un régime limité à ces dix plus gros aéroports de France, ceux sur lesquels il y a le plus de nuisances sonores. Par ailleurs, une aide financière peut être versée dans certaines conditions aux riverains pour insonoriser leur logement. Ceci est payé par les compagnies aériennes, ce n'est pas l'État qui finance ces aides financières. Si on voulait appliquer un tel régime à Mayotte : d'abord, il n'y a pas de cadre juridique qui existe. Et puis naturellement, tout ceci devra être négocié avec les compagnies aériennes. Naturellement, la question qui sera posée est : est-ce qu'il faudra

faire payer plus cher les passagers aériens pour insonoriser les logements de Pamandzi ?  
C'est une question qui naturellement peut être débattue.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Concernant le scénario 1 qui est évoqué par Mme le Maire de Pamandzi avec ces deux étapes. Est-ce qu'il y aura des nuisances... Est-ce que les travaux pour la deuxième étape généreront aussi des nuisances pour les habitants de Pamandzi autant que pour la première étape ? Naturellement, il y aura des nuisances. Nous pensons cependant que – tout ceci resterait à étudier en détail – nous pensons cependant que les nuisances liées au transport des matériaux de remblai pour la deuxième étape pourraient être nettement moins fortes que pour la première étape. Mais il faudrait que nous puissions discuter de tout ceci en détail. Pourquoi le scénario 1, qui comporte deux étapes, pourquoi ce scénario 1 ? Le premier élément, c'est que, il faut dire les choses clairement, du point de vue financier, quand on reporte de dix ans la moitié du coût du chantier, c'est évidemment mieux pour les pouvoirs publics compte tenu des contraintes budgétaires que chacun peut avoir. Deuxièmement, du point de vue aéronautique, l'allongement qui est proposé en étape 1 du scénario 1, à 2 300 m, correspond à ce qui est nécessaire aux compagnies aériennes actuelles, avec les avions actuels (Air Austral et Corsair), pour assurer une bonne régularité des vols entre Mayotte et métropole, quelles que soient les conditions météorologiques. Et donc l'idée, c'est de faire les 2 300 m et ensuite, lorsque ce sera nécessaire, peut-être dix ans après, avec une longueur qui sera adaptée le moment venu, de faire une piste de 2 600 m. Et puis il y a un troisième élément qui a été évoqué tout à l'heure, c'est que l'étape 2 du scénario 1 est plus favorable me semble-t-il aux habitations, aux habitants de Pamandzi, parce que l'extrémité nord de la piste monte moins le long de la rive de Pamandzi. Voilà pourquoi ce scénario 1 a été imaginé et présenté. Au niveau financier, il y a peut-être une confusion qu'il faut que je lève : le coût qui est évoqué pour la deuxième étape, 130 millions d'euros, que vous avez relevé Mme le Maire, c'est un coût actualisé. Autrement dit, c'est un coût imaginé en 2025, dix ans après l'étape 1, mais réduit compte tenu d'un taux d'actualisation sur les dix ans, pour ramener tout ça à une valeur 2010. Autrement dit, c'est le coût de la deuxième étape sachant que la dépense n'aura lieu que dans dix ans. Le coût réel en euros courants est plus élevé. Je ne sais pas si j'ai été clair.

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y Monsieur. Je pense que... C'est juste pour demander aux personnes qui ont posé les dernières questions... C'est vrai nous sommes en fin de débat et les questions sont un peu longues. Est-ce que vous êtes satisfaits des réponses qui vous ont été donné ? Est-ce que vous voulez des compléments, des précisions ? Est-ce que... Sinon, on passe à d'autres questions. Il y a la question de Daniel-Martial, la dernière personne, qui n'a pas eu de réponse peut-être... Le coût de la dégradation environnementale M. DEBOUVERIE.

**Yves DEBOUVERIE** : J'ai compris que la question était : quel est le coût pour Mayotte si on ne fait pas la piste longue ? Je ne sais pas, moi je présente un projet de piste longue. Donc je ne pose pas la question de savoir si on ne fait pas la piste longue.

Débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte

**Anziza MOUSTOIFA** : D'accord. Traduction rapide des réponses qui ont été données.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Trois autres questions. Il y a une question derrière. Une personne peut-être qui n'a pas du tout pris la parole, et ensuite on repassera le micro aux autres qui sont déjà intervenus.

**Nourdine ZAKARIA, habitant de Pamandzi** : Bonsoir, je suis Nourdine ZAKARIA. J'habite dans le quartier à Pamandzi, 17 rue Changani près de l'aéroport...

**Anziza MOUSTOIFA** : Un peu plus fort s'il vous plaît on n'entend pas.

**Nourdine ZAKARIA** : Je suis habitant de Pamandzi. Ça fait vingt ans qu'on attend le projet de l'aéroport. Est-ce que... J'aimerais savoir... Est-ce que notre DGAC de Pamandzi est toujours sous tutelle de la Réunion, oui ou non ? Parce que les projets sur cette piste longue, on en entend depuis vingt ans et on n'en voit jamais le bout.

**Anziza MOUSTOIFA** : Traduction et puis on passe à la deuxième question.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Deuxième question. Au milieu, le Monsieur, là et puis au milieu. Allez-y. Mais lui, il avait déjà posé une question. On donne le micro à une personne qui n'était pas du tout intervenue et on pourra repasser le micro ensuite, s'il vous plaît.

**Abdourrahman AHMEDSOUFENATOU MANI, habitant de Pamandzi** : Je suis M. AHMEDSOUFENATOU MANI Abdourrahman, Pamandzi. Je suis parmi les gens qui sont les calés de l'avion, cela veut dire qu'on habite juste au bout de la piste de l'avion. On a déjà l'habitude. Les anciens nous ont dit que les premiers avions sont descendus ici... ont amerri au lieu d'atterrir. Alors on a cherché un endroit pour essayer de trouver un terrain. On a décasé les gens qui étaient de l'autre côté, on les a appelés les [terme mahorais 02'42'13]. Ça, c'est déjà une première étape. Une deuxième étape, on a essayé de réparer le... d'allonger la piste, on a appelé les gens qui étaient là « les décasés ». Ça va rester comme ça jusqu'à quand ? Mon avis, je préfère qu'on choisisse la piste étape 2 : peut-être qu'il n'y aura plus d'expulsés ou des gens qui seront poussés ou je ne sais pas comment. Le premier scénario, c'est ce que je pense... Scénario 1, deuxième étape. D'après le plan que je vois ici, je vois que les habitants de l'avenir n'auront plus à être déplacés ou à... Ma question est là... Pas une question, mais une proposition. Merci.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : D'accord, allez-y.

**Mohamed Elamine ABDOURRAHMAN, habitant de Pamandzi :** Mohamed Elamine Abdourrahman, habitant de Pamandzi. Pamandzi a un accès direct à la mer. Dans ce projet, cet accès va être limité. Quelles perspectives avez-vous envisagé pour pallier cela et pourquoi ne pas jumeler dès aujourd'hui à ce projet ces perspectives ? Je parlerais par-là d'une autre voix de front de mer qui dynamiserait la ville dans d'autres activités comme la pêche qui va être supprimée, parce que les pêcheurs habitent juste-là, voire le tourisme et tout ce qui pourrait en suivre. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA :** Traduction rapide et puis on passe la parole à nos collègues pour apporter une réponse.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Allez-y M. DEBOUVERIE.

**Christian MARTY :** À la question concernant la position de la représentation de l'aviation civile à Mayotte, la délégation territoriale de Mayotte – puisque c'est ainsi que nous la dénommons – fait partie de la Direction de la sécurité de l'aviation civile que j'ai l'honneur de diriger, dont le siège est basé à la Réunion. Mais Pierre PINSON qui est à mes côtés et qui est le délégué ici, localement, n'est pas sous tutelle de la DSAC. Il en fait partie intégrante et c'est un collaborateur avec qui je travaille au quotidien, de manière très proche. C'est une notion d'un service unique, au service des trois aéroports de la zone Océan Indien.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** Je voudrais tout d'abord apporter un complément d'information sur le scénario 1 et son coût. J'ai compris tout à l'heure qu'était évoqué la possibilité – ce qui n'est pas notre projet – de faire le scénario 1, mais étape 1 et étape 2 tout de suite. Le coût, dans ce cas-là, ce n'est pas 230 millions d'euros, ce serait 290. Il est plus cher évidemment. Une question a été évoquée, sur les conséquences pour les pêcheurs. Dans notre projet, nous ne prévoyons pas qu'il y ait des problèmes d'accès à la côte pour les pêcheurs. Certains de nos schémas posaient la question de l'avenir de la zone de mer, comprise entre la piste et la côte. Certains documents évoquent la possibilité de combler cette lagune. En fait, les derniers éléments, les dernières études dont on dispose montrent que cette portion d'eau entre la piste et la côte resterait suffisamment alimentée en eau, le courant d'eau serait suffisant pour qu'il n'y ait pas de problème de stagnation de l'eau et les conséquences de santé éventuelles. Donc je pense que les pêcheurs auraient toujours accès à la côte. Reste le problème du détour pour les pêcheurs, puisqu'il faudrait contourner la piste au nord ou au sud. Ce sont des questions pour lesquelles nous n'avons pas de réponse actuellement et il faudra très certainement en parler plus en détail le moment venu.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Je prends les trois dernières questions ou les quatre, et je pense qu'on doit arrêter le débat. Il y a beaucoup de gens qui ont participé. Merci de cette participation. Rapidement les quatre dernières questions et nous allons clore le débat. Donc je donne la parole rapidement, deux minutes et deux minutes pour aller vite. Les quatre dernières questions.

**Mariatta BACAR, habitante de Pamandzi** : *Intervention en shimaoré.*

*insérer la transcription en shimaoré*

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. M. HOULAM, rapidement, en français.

*Proposition de traduction en français de l'intervention de Mariatta BACAR* : Mme Mariatta BACAR rappelle qu'elle possède la maison qui se trouve juste avant la piste de l'aéroport de Pamandzi. Elle rappelle aussi que le premier quartier s'appelait [M'kadjouni – orthographe, Timecode 02'53'30], le premier quartier de Pamandzi. Ensuite, il s'est transformé avec les travaux, et ensuite, maintenant c'est le Décasés. Donc comment est-ce qu'on va faire puisque ces quartiers-là, qui étaient quand même les premiers quartiers de Pamandzi, disparaissent progressivement. C'est, de cette façon, l'histoire de Pamandzi qui disparaît aussi. Comment est-ce que ça va se passer ? Est-ce qu'on va laisser faire et ensuite voir disparaître complètement le premier quartier de Pamandzi ? Ensuite, elle est revenue sur la question de Harimia qui voulait savoir si les gens de ces zones-là allaient continuer à être décasés. À cette question, bien sûr, elle préfère qu'on continue à gagner sur la mer pour cette construction et qu'on essaie d'éviter le bruit et le souffle des avions en gagnant donc du terrain vers le large.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Oui.

**Mariatta BACAR** : *Intervention hors micro.*

**Rastami SPELO** : Madame voulait que je précise aussi que... Est-ce que Pamandzi ne va pas simplement devenir une cité dortoir sur laquelle résident les militaires avec toutes ces transformations et la perte de son histoire ?

**Soilihi BEDJA, habitant de Pamandzi** : Oui, M. BEDJA SOILIH, quartier Décasés. Comme l'a rappelé Madame, moi je fais partie de ces gens qui ont été décasés pour les travaux de l'aéroport tel qu'on le connaît actuellement. Donc ma question, c'est en partie celle que Madame vient de poser, à savoir ces aménagements progressifs de l'aéroport, à chaque fois des déplacements de population et vous savez toute cette douleur qu'on a, puisqu'on a été un petit peu coupé de notre histoire, de notre lieu de naissance, de là où on a grandi. C'est à chaque fois se refaire. Donc on a des choix à faire : pourquoi ne pas faciliter... Parce qu'on est très soucieux de la population sous-marine, mais un petit peu moins, à mon sens, par rapport à nous qui vivons ici, qui acceptons ces contraintes pour le bien-être de Mayotte toute entière. Donc ma question : est-ce qu'on va pour une fois se pencher ici pour trouver une solution définitive qui tient compte des évolutions technologiques des avions ? On a

parlé tout à l'heure de l'A380 : est-ce que cet avion, avec la proposition ou les propositions sur table, va être pris en compte et va pouvoir se poser à Mayotte ? Ou est-ce que, encore une fois, on aura dans dix ans à se reposer la question de l'augmentation de longueur ? Est-ce que vous avez aussi dans vos plans pris en compte le bassin économique qui sera forcément... qui accompagnera l'évolution de ces aménagements aéroportuaires, donc de cette piste longue ? Plus d'appareils qui vont se poser. On sait que dans une zone aéroportuaire, il y a toute une activité économique de transit, de fret. Est-ce qu'on ne va pas encore une fois nous demander de nous déplacer pour qu'enfin on puisse tirer profit, à ce moment-là, on jouera sur cet argument-là, de retombées de cet équipement ? Merci.

**Anziza MOUSTOIFA** : La traduction

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Ce sont les dernières questions. Là on a dépassé le temps. Monsieur rapidement.

**Hassam MLARAHA** : Merci. Hassan MLARAHA. Jusque-là, on a parlé beaucoup sur cet aéroport, mais peu sur les futurs utilisateurs. Moi, je sais bien qu'actuellement à Mayotte nous avons des forces qui sont repositionnées. Sur le plan géostratégique, je pense qu'il y en aura d'autres qui vont utiliser cette piste. Il faudra peut-être qu'on essaie de l'intégrer aussi dans le financement ou dans le mécanisme à venir. Parce que je pense qu'il n'y aura pas que des civils qui vont l'utiliser par rapport à la position géostratégique de Mayotte. Il se peut qu'à court terme ou à moyen terme, ça pourra être utilisé par d'autres. Ça, c'est ma première question. Et la deuxième, c'est sur le coût. On a parlé beaucoup du coût, mais on se rend compte que sur le scénario numéro 2, il est à 210 millions et quand on veut passer sur le scénario, phases 1 et 2 en une seule fois, ça nous revient à 280. C'est mieux de passer à 210 millions tout en ayant toujours le 2 600, je pense. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA** : Je pense que pour les deux dernières questions, on les pose en français. Parce que la traduction... Je pense que toutes les personnes qui étaient là sont déjà parties. Donc on continue en français avec les deux dernières questions. Monsieur devant et puis...

**Ismael-Saïd COMBOYACOUT** : En fait, ma question découle de ce que je pourrais qualifier de... Ismael-Saïd COMBO, Labattoir. Je retiens que la plupart des intervenants ont un penchant très fort pour la piste convergente, c'est clair. Maintenant la piste que je pose : est-ce qu'on a déjà identifié les endroits où on pourrait prélever le remblai ? Est-ce qu'on a également étudié le type de remblai qu'il nous faudra ? Parce que il y aura là des milliers et des milliers de tonnes, de mètres cube de remblai. A-t-on la possibilité, ici à Mayotte, de prélever cela ? Si non, où est-ce qu'on ira chercher le remblai qu'il nous faudra ? Donc, un penchant pour le scénario 2 et puis grand point d'interrogation sur le remblai... Même le Conseil général s'est exprimé par la voix de son Président pour la deuxième solution. Je souhaiterais également savoir si un jour on aura l'avis de l'État par rapport à ce qu'il prévoit

pour, non pas l'allongement de la piste parce que là souvent on se trouve : il vaut mieux parler clairement d'une nouvelle construction d'une longue piste et non d'un allongement à chaque fois. Parce que si on ne parle que de l'allongement, on prendrait celle qui existe aujourd'hui et on ferait l'affaire. Mais il faudra sincèrement s'habituer à parler de la nouvelle piste convergente et longue, de 3 000 m en plus. Merci.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci. Dernière question et on passe aux réponses.

**Adrien MICHON** : Oui, merci, très rapidement. Juste la... Il me semble que la DGAC tout à l'heure nous a indiqué que l'étape 1 du scénario 1 qui portait la piste à 2 310 m permettrait d'assurer des vols directs quelle que soit la météo, avec les avions actuels. Si c'est le cas, à quoi bon créer une piste convergente ? Merci.

**Anziza MOUSTOIFA** : Voilà, nous passons aux réponses.

**Yves DEBOUVERIE** : Sur la question des expulsions ou des décasements à Pamandzi. Je crois qu'il faut... Je redis clairement que notre projet, le projet que nous présentons, scénario 1 ou scénario 2, ne prévoit aucun décasement. Il n'est pas prévu d'allonger la piste ou d'empiéter sur le territoire de Pamandzi au nord de la piste actuelle. Donc la création de la nouvelle piste se fait sans décasement. Alors, la question a été posée aussi de l'utilisation de l'Airbus A380. Je précise à ce sujet que dans notre projet, nous n'avons pas tenu compte de l'A380, le gros avion, 817 sièges. L'A380 nécessiterait une plateforme complètement redimensionnée par rapport à ce que nous avons prévu. Il faudrait que les bandes de piste... que la plateforme qui supporte la piste soit beaucoup plus large. Il faudrait sans doute revoir toutes les dimensions des aires de stationnements. Donc notre projet ne prévoit pas l'A380. Pourquoi ? Il nous semble que même à très long terme, au plan économique, il ne serait pas réaliste de prévoir que l'A380 vienne assurer une desserte métropole-Mayotte. Si nous sommes optimistes, on peut prévoir qu'en 2030, 2035 ou peut-être après, le trafic annuel entre Mayotte et la métropole atteigne 300 000 passagers. 300 000 passagers, si on utilisait l'A380, ça ferait trois vols par semaine et c'est tout. 300 000 passagers, c'est transporté avec trois vols par semaine en A380 entre Mayotte et Paris. C'est ce que va faire d'ailleurs Air Austral pour commencer sa ligne : il y aura trois vols par semaine en Boeing 777. Donc, projeter qu'en 2040 – il y aura à l'époque une desserte régulière, il y aura un vol tous les jours entre Paris et Mayotte, il y aurait plusieurs concurrents, c'est déjà le cas aujourd'hui – prévoir qu'en 2040 on va tous supprimer pour revenir à trois vols par semaine, je pense que ce serait inacceptable pour les Mahorais. Du point de vue économique, ça ne paraît pas réaliste. Voilà pourquoi, dans nos projets, nous n'avons pas tenu compte de l'A380. L'A380 va bientôt, dans deux ans, trois ans, commencer à être exploité entre la métropole et la Réunion, mais le trafic métropole-Réunion est cinq fois, six fois, le trafic Mayotte-métropole. Donc on n'est pas du tout dans les mêmes dimensions économiques.

**Ismael-Saïd COMBOYACOUT** : *Intervention hors micro.*

**Yves DEBOUVERIE** : Peut-être, mais dans trois ans, tous les Mahorais prendront la ligne directe, donc ça ne sera plus vrai.

**Anziza MOUSTOIFA :** Je pense que nous avons fait le tour des questions. Le remblai, dernière question.

**Yves DEBOUVERIE :** Autre question : a été évoquée l'utilisation de l'aéroport par le Ministère de la Défense. C'était bien ça la question ? Pour autant que l'on sache, le Ministère de la Défense n'a pas besoin d'allongement de piste. Mais de toute façon, le Ministère de la Défense, c'est l'État et l'État contribuera au financement de la piste longue. Donc la question ne se pose pas. Alors les remblais... C'est une question difficile les remblais. D'après les études auxquelles nous avons fait procéder, il est possible d'assurer la totalité des remblais nécessaire à partir des ressources disponibles à Mayotte. Il y a divers types de matériaux nécessaires : il y a des enrochements qui sont des matériaux très nobles. Il y a des produits... des matériaux calibrés de bonne qualité, ce n'est pas n'importe quoi. Ces matériaux-là, semble-t-il, enfin c'est ce que nous disent les études, peuvent provenir des carrières actuelles de Grande Terre. Après, il y a le plus gros des matériaux de remblai, c'est le matériau de remblai, c'est-à-dire des matériaux qui peuvent de qualité très inférieure et ceux-là, notre hypothèse, c'est qu'on pourrait les prendre sur la colline de Four à Chaux ou de Labattoir, parce que c'est le plus proche. S'il fallait les tirer ailleurs, Grande-Terre ou encore plus loin, c'est sûr que nous aurions beaucoup de problèmes de logistique et sans doute de coût qui se poseraient, compte tenu des volumes très importants de matériaux de remblai qu'il faut, puisque pour le scénario 2, il faut 3 millions de tonnes... 3 millions de m<sup>3</sup> pardon. Donc ces matériaux, on peut les trouver, ce n'est néanmoins pas simple, et après il faut les transporter et ça c'est une question difficile, mais ça paraît réalisable.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci M. DEBOUVERIE. Il y a une dernière question... la réponse à la question d'Adrien MICHON qui n'a pas eu de réponse et puis Mme Harimia et puis on arrête le débat parce que là on a largement dépassé le cadre de ce débat. Donc M. MARTY.

**Yves DEBOUVERIE :** Une question sur... On a besoin de 2 310 m pour assurer avec une bonne régularité les vols directs Mayotte-métropole, pourquoi faire une piste de 2 600 m ? La piste de 2 600 m permettrait d'étendre à d'autres avions, autres que ceux qu'exploite aujourd'hui l'aéroport de Mayotte, permettrait à d'autres avions de se poser, par exemple les Boieng 747 d'Air Madagascar pour faire des vols long-courriers parce qu'avec 2 300 m, ça ne marcherait pas, et surtout ça permettrait à l'avenir d'avoir des avions plus gros, pas l'A380 comme vous l'avez compris, mais par exemple le gros Boeing 777 d'Air Austral, celui qui 440 passagers, celui qui est utilisé entre Paris et la Réunion notamment. Cet avion plus gros nécessiterait la piste de 2 600 m.

**Anziza MOUSTOIFA :** Cher collègue, est-ce que vous pouvez apporter une réponse à la question de Monsieur ? C'est bon. Je passe la parole à Madame et on arrête le débat s'il vous plaît. Et nous invitons à prendre un pot à la fin avec nous, comme ça nous pourrions échanger après ce débat.

**Harimia SELIM :** Voilà, en fait, suite à la réponse que vous avez donnée comme quoi on ne serait pas décasé, j'en profite du fait qu'il y a les élus ici ce soir pour savoir si on a le droit de

retaper nos maisons. Parce qu'elles nous tombent dessus. Parce que jusque ici, on nous avait dit de ne pas y toucher parce qu'on allait être décasé. Ça fait au moins vingt ans qu'on attend. Moi à l'époque, j'avais sept ans, aujourd'hui, j'en ai 36 et on attend toujours.

**Anziza MOUSTOIFA :** La réponse, s'il y a une réponse à apporter. Les élus ne sont pas là et le débat public... Je pense qu'on ne peut pas apporter de réponse à toutes les questions. Là, c'est enregistré, nous allons examiner tout ça, mais on ne peut pas vous apporter de réponse tout de suite par rapport à ça, Madame. En tout cas, merci de votre participation à tous et à toutes et au plaisir de vous revoir pour la prochaine réunion, la réunion thématique qui aura lieu ici au mois de novembre... au mois de septembre. Merci à tous et je vous invite... Oui, merci M. le Maire, nous vous invitons aussi à participer activement à la réunion qui a lieu à Labattoir le samedi 16 à 18 h. Tous ceux qui n'ont pas eu le temps ou qui n'ont pas pu s'exprimer ici pourront le faire à Labattoir. Merci et bonne soirée à tous.

*Fin de la réunion à 19 h 42.*